

Bundesministerium für Finanzen
Herrn Abteilungsleiter
Mag. Matthias Ofner
Abteilung IV/9 - Gebühren und Verkehrssteuern
Johannesgasse 5
1010 Wien

Abteilung für Finanz- und Steuerpolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900DW | F 05 90 900 259
E fsp@wko.at
W wko.at/fp

per E-Mail: post.iv-9@bmf.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
31.03.2023

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
FSP/15/23/HaHer/SS
Mag. Hannes Herglotz

Durchwahl
3434

Datum
12.05.2023

Kraftfahrzeugbesteuerungsrichtlinien-Wartungserlass 2023; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Mag. Ofner,

die Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) bedankt sich für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfes des Wartungserlasses 2023 der KfzBStR, zu welchem wir wie folgt Stellung nehmen dürfen:

Eingangs darf festgehalten werden, dass die WKÖ die seit 1. Juli 2021 bestehende NoVA-Pflicht der Fahrzeugklasse N1 kritisch sieht. Insbesondere steht eine solche Pflicht nicht im Einklang mit dem ursprünglichen Sinn und Zweck der NoVA: Diese wurde eigentlich als Luxussteuer für Pkw eingeführt. Bei der Klasse N1 handelt es sich jedoch um Nutzfahrzeuge, welche überwiegend praktischen und gewerblichen Zwecken dienen. Die Steuerpflicht der Klasse N1 wird daher generell abgelehnt.

Rz 31 - Selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Die im Begutachtungsentwurf ausgeführte enge Rechtsauslegung hinsichtlich der NoVA-Pflicht entspricht aus unserer Sicht nicht dem gesetzlich möglichen Rahmen.

§ 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG definiert als NoVA-pflichtige Kraftfahrzeuge solche, die „mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg zur Güterbeförderung bestimmt“ sind.

Als wesentliches Kriterium ist die Güterbeförderung zu nennen. Diese stellt offensichtlich nur eine Teilmenge des zusätzlichen Klammerhinweises (N1) im Gesetzeswortlaut bezüglich der kraftfahrrechtlichen Qualifizierung dar. Keinesfalls kann aus dem Klammersausdruck geschlossen werden, dass es der Wille des Gesetzgebers war, sämtliche Kraftfahrzeuge der Klasse N1 zu besteuern, ansonsten hätte er dies einfacher durch Nennung der Klasse N1 (gemäß § 3 KFG) in Z 4 zum Ausdruck gebracht.

Grundsätzlich ist es die Intention des Gesetzgebers, Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse, die dem Transport von Personen und Gütern auf öffentlichen Straßen dienen, dieser Zulassungssteuer zu unterziehen.

Kraftfahrrechtlich qualifizierte selbstfahrende Arbeitsmaschinen dienen gerade in überwiegender, meist sogar in nahezu ausschließlicher Weise nicht dem Transport von Gütern. Es ist vielmehr deren Zweck, durch eigenen Antrieb zu den Orten zu gelangen, an denen sie ihrer widmungsgemäßen Verwendung folgend, entsprechende Arbeit verrichten sollen.

Beispielsweise ist hier ein Hubsteiger zu nennen, welcher sich zum Zwecke des mobilen Einsatzes sehr häufig eines Kraftfahrzeuges der Klasse N1 als Fahrwerk bedient. Ein Transport von Personen tritt hierbei völlig in den Hintergrund. Weiters ist der Transport von Gütern mit einem solchen Aufbau regelmäßig nahezu ausgeschlossen.

Auch der in der Rz 31 im Wartungserlassentwurf getroffene Verweis auf Rz 503 der KfzBStR besagt letztlich nichts anderes, als dort nur der Gesetzestext wiedergegeben und einleitend dargestellt wird, dass diese Einteilung (nur) in Anlehnung an § 3 KFG erfolgt. Eine zwingende Besteuerung von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, auch wenn diese kraftfahrrechtlich als N1 eingestuft werden, ist der Gesetzesstelle eben gerade nicht zu entnehmen. Rückbauten bzw. kraftfahrrechtliche Änderungen solcher selbstfahrenden Arbeitsmaschinen in steuerpflichtige Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Gütern oder Personen führen ohnehin wieder in die NoVA-Pflicht.

Außerdem führt ein Gleichklang zwischen den Besteuerungsausnahmen der Kfz-Steuer und der motorbezogenen Versicherungssteuer mit der NoVA aufgrund einheitlicher Begrifflichkeit zu einer wesentlichen Verwaltungsvereinfachung sowohl für den Normunterworfenen als auch für die Finanzverwaltung selbst.

Wir ersuchen daher die Änderung des Richtlinienentwurfs dahingehend vorzunehmen, als in Würdigung des Gesetzeswortlauts des § 2 Abs. 1 NoVAG kraftfahrrechtlich als selbstfahrende Arbeitsmaschinen bestimmte Fahrzeuge auch dann von der NoVA ausgenommen sind, wenn sie kraftfahrrechtlich unter N1 eingestuft werden, da diese nicht dem Transport von Gütern dienen.

Rz 149 - Regelung von Leihfahrzeugen

Für den Fahrzeughandel werden als Mobilitätspartner in Zukunft auch alternative Geschäftsmodelle von Relevanz sein. Darunter fällt auch das Autoabo, bei welchem Händler auf bestimmte Zeit ein bestimmtes Auto dem Kunden entgeltlich zur Miete zur Verfügung stellen.

Hier ist zwar zu begrüßen, dass solche Leihfahrzeuge von der NoVA befreit werden, jedoch ist nicht nachvollziehbar, warum solche Fahrzeuge nicht von der motorbezogenen Versicherungssteuer und von der Kraftfahrzeugsteuer ausgenommen sind. Es sollte daher eine Klarstellung ergehen, welche eigens Autoabos regelt und die Befreiung von der NoVA, der motorbezogenen Versicherungssteuer und der Kraftfahrzeugsteuer bestätigt.

Rz 225 - Übergang der Steuerschuld gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 lit. a NoVAG

Wird die Benachrichtigung über den Übergang der Steuerschuld auf den Erwerber des Kraftfahrzeuges nicht an das zuständige Finanzamt übermittelt, bleibt neben dem Empfänger der Leistung der Unternehmer Abgabenschuldner.

Dass in dieser Konstellation der Unternehmer Abgabenschuldner bleibt, erachten wir als problematisch. Dies wird daher abgelehnt.

Rz 503, 512 - NoVA und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L6e

Es wird klargestellt, dass leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L6e) per 1. September 2022 nicht mehr der NoVA unterliegen, was grundsätzlich zu begrüßen ist.

Dass für Zulassungen vor dem 1. September 2022 eine NoVA-Pflicht für Fahrzeuge der Klasse L6e bestand, resultierte jedoch aus einem Redaktionsversehen. Es ist daher problematisch, dass keine Rückvergütungsmöglichkeit für Sachverhalte besteht, die vor dem 1. September 2022 eingetreten sind. Hier sollten Gleichheitserwägungen berücksichtigt werden, weil nie die Intention des Gesetzgebers und der Finanzverwaltung bestand, eine NoVA-Pflicht für Fahrzeuge der Klasse L6e einzuführen. Dies führte zu erhöhten Preisen für Konsumenten sowie zu Wettbewerbsnachteilen für Fahrzeughändler. Im Sinne des verfassungsrechtlichen Vertrauensschutzes und Gleichheitserwägungen ist für diese genannten Konstellationen daher eine Rückvergütungsmöglichkeit notwendig.

Rz 528 - Oldtimer

Es ist zu begrüßen, dass nun konkret auf die approbierte Liste der historischen Fahrzeuge des Kuratoriums Historische Mobilität (KHMÖ) verwiesen wird.

Rz 653 - Mehrspurige Kleinkraftwagen der Klassen L2e und L6e

Hier wird klargestellt, dass nunmehr alle mehrspurigen Kleinkraftwagen der Klassen L2e und L6e (Kleinkrafträder) unabhängig von der Größe des Hubraums nicht mehr der NoVA unterliegen. Die Befreiung von der NoVA-Pflicht für die beiden genannten Klassen ist an sich zu begrüßen. Hinsichtlich der Rückvergütungsproblematik verweisen wir auf die Ausführungen zu den Rz 503 und 512 in unserer Stellungnahme.

Rz 923, 924, 1015 und 1016 - Berechnung des CO₂-Malus bei Anwendung der Wahlmöglichkeit für Wohnmobile der Aufbauart „SA“

Die gegenständlich erläuterte Wahlmöglichkeit zur Berechnung des Steuersatzes der NoVA - entweder anhand des gemessenen CO₂-Emissionswerts oder anhand der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt multipliziert mit zwei - ist ausdrücklich zu begrüßen.

Rz 938 bis 948 - Vergütungsfälle gemäß § 6 Abs. 9 NoVAG

Grundsätzlich sind Fälle betroffen, bei welchen innerhalb einer Lieferkette der Fahrzeughändler A an sich NoVA-befreite Fahrzeuge wie Vorführfahrzeuge, Tageszulassungen oder Poolfahrzeuge der Importeure an Händler B weiterverkauft und dieser anschließend die Fahrzeuge an einen Endkunden weiterveräußert. Innerhalb dieses Vorgangs ergeben sich jedoch mit der im Entwurf enthaltenen Methodik nach wie vor Probleme mit der Rückvergütung des Umsatzsteueranteils der NoVA.

In der gegenständlichen Lieferkette unterliegt die Lieferung von Händler B an den Endkunden auch der Umsatzsteuer. Da der davorliegende Vorgang in bestimmten Konstellationen (Liefervorgang an Händler B) der NoVA unterliegt, wird in den beschriebenen Fällen die Höhe der Umsatzsteuer auf Basis des Entgelts inklusive des NoVA-Betrages berechnet (somit inklusive 20 % Umsatzsteuer auf die von Händler A abgeführte NoVA). Als Kompensation hat dann der Endkunde einen Anspruch auf Rückvergütung von 16,67 %.

In der Vergangenheit war dieser Vorgang insofern unproblematisch, als dass Händler B in der Mitte der Kette einen Anspruch auf Rückvergütung des NoVA-Anteils in Höhe von 16,67 % hatte und dies selbst beantragen konnte.

Nun soll laut Entwurf der Kraftfahrzeugbesteuerungsrichtlinien geregelt werden, dass bei Konstellationen, in welchen der Händler B das Fahrzeug an den Endkunden C weiterverkauft, der Endkunde C (als Erwerber) berechtigt ist, die Rückvergütung in Höhe von 16,67 % zu beantragen. Folglich kann gemäß Entwurf ausschließlich der Endkunde C die Rückvergütung in Höhe von 16,67 % beantragen.

Dass der tatsächliche Endkunde als Erwerber des Fahrzeugs definiert werden soll - somit ausschließlich er für den potenziellen NoVA-Rückvergütungsanspruch antragsberechtigt ist -, ist aus Sicht des Fahrzeughändlers aus folgenden Gründen unpraktikabel und wird daher kritisch gesehen:

1. Zum einen müsste, wie oben dargestellt, der Endkunde einen Antrag auf Rückvergütung stellen. Im Fahrzeughandel werden innerhalb der reinen Händlerkette Fahrzeuge nicht nur an Endkunden im Sinne von Konsumenten, sondern auch an andere Händler weiterverkauft. In der Praxis stellt sich das Problem, dass einerseits nach Auslösung der NoVA-Pflicht der oben skizzierte potenzielle NoVA-Rückvergütungsanspruch zuerst von Händler A zu Händler B zu Händler C etc. unter anderem im Rahmen der Preiskalkulation weitergereicht werden muss, bevor überhaupt feststeht, ob und wann das Fahrzeug an den Endkunden verkauft wird. Um dann diesen potenziellen NoVA-Rückvergütungsanspruch überhaupt ermitteln bzw. weiterreichen zu können, müsste beim Verkauf Händler A seine Einkaufsrechnung an Händler B und dieser bei einem etwaigen Weiterverkauf an Endkunden C etc. übermitteln. Dies ist insofern problematisch, als dadurch sämtliche Einkaufspreise offengelegt werden, was den Wettbewerb hemmt. Solch eine Vorgehensweise ist für einen Fahrzeughändler aus wirtschaftlichen Erwägungen unzumutbar.
2. Auch eine reine Bestätigung der Höhe der NoVA löst dieses Problem nur unzureichend: Mit dem Betrag der NoVA, kombiniert mit dem CO₂-Ausstoß laut COC-Papier, ist es leicht möglich, den Einkaufspreis rückzurechnen. Dies stellt einen massiven Einschnitt in das unternehmerische Handeln dar.
3. Aus Sicht des Händlers ist es in der Praxis unzumutbar bzw. schwer durchführbar, dem Endkunden die zugrunde liegende Problematik zu erklären und komplexe steuerrechtliche Ausführungen darzulegen. Nämlich, dass in diesem Kaufpreis der NoVA-Anteil auch mit der Umsatzsteuer belastet ist und der Endkunde beim Finanzamt selbst einen Rückvergütungsantrag stellen muss, um die Kompensation für die geleistete Umsatzsteuer zu erhalten.

4. Ein Endkunde hat in der Regel keine ausreichende Expertise, um solche Vorgänge selbst durchzuführen. Für den Händler ist es wirtschaftlich benachteiligend, aufgrund solcher Formalismen dem Kunden einen höheren Preis erklären zu müssen, worüber er aber in der Preisgestaltung selbst keinen Einfluss hat. Das freie wirtschaftliche Handeln des Fahrzeughändlers wird dadurch beeinträchtigt.

Aus den oben genannten Gründen ist es zielführender, dass in Zukunft Händler B in der Mitte der Lieferkette die Vergütung des Umsatzsteueranteils in Höhe von 16,67 % beantragen kann.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.

Freundliche Grüße



Dr. Ralf Kronberger
Abteilungsleiter